



Lekker anders

Je ziet dat de Japanse automerken moeite hebben met de vergaande elektrificatie van het wagenpark. Nissan was er met de eerste Leaf vroeg bij, maar zette dat pionieren niet om in langdurig succes. Toyota heeft pas sinds kort het elektrische licht gezien en ook Honda lijkt eindelijk in beweging te komen. En Mazda? Dat voert alweer enige jaren de MX-30, een EV die het allemaal net iets anders aanpakt. Grootste manco is zijn beperkte rijbereik, maar daar heeft Mazda nu iets op gevonden. Het slechte nieuws is dat de MX-30 met die oplossing geen volledige EV meer is, maar het goede nieuws is dat de wankelmotor waarmee het merk zo bekend werd, weer terug is.

De motor fungeert als generator voor een batterijpakket. Daarmee wordt een elektromotor gevoed die de voorwielen aandrijft. Samen met de brandstoftank wordt daarmee een rijbereik van 680 kilometer gerealiseerd. Elektrisch rijden zonder je druk te maken om het rijbereik, dat klinkt bijna als te mooi om waar te zijn. Hoe pakt dat uit?



Rotary

We beginnen met het uiterlijk, dat als twee druppels water op de MX-30 EV lijkt. Uiteraard heb je een extra klep aan de linkerzijde, waarachter de vulopening van de brandstoftank schuil gaat. Verder zijn er embleempjes geplaatst van de wankelmotor, die zie je op de voorflanken. En de typeaanduiding is anders, want deze MX-30 heet R-EV. Die R staat voor Rotary, waarmee de terugkeer van dit type motor wordt ingeluid. De rotatiemotor verdween namelijk al meer dan vijftien jaar geleden uit het gamma, maar is nu weer terug. Verdere verschillen met de volledige elektrische versie zijn er niet, al kun je wel voor andere wielen opteren. Sinds de modelwijziging zijn er ook nieuwe kleuren te selecteren. Voor de gelegenheid introduceert Mazda een MX-30 R-EV in beperkte oplage, die heeft een zwarte lakkleur en een rood dak.

De MX-30 herken je natuurlijk aan zijn bijzondere carrosserie. Van veraf lijkt het een tweedeurs hatchback op hoge poten, maar van dichtbij zie je dat de achterdeuren andersom scharnieren en de toegang tot de achterbank - iets gemakkelijker maken. De voorportieren openen in bijna 90 graden, handig bij het instappen. Als je op de



achterbank plaatsneemt, dien je wel goed op te passen om je hoofd niet te stoten. De vergrendelingspunten van de achterportieren steken namelijk behoorlijk uit.



Op de tast

Hoewel de auto helemaal geen kinderachtige buitenmaten heeft, voelt de MX-30 vanbinnen compact aan. Zeker achterin, waar twee kleine raampjes je een ingesloten gevoel geven. Nu is die plek voor volwassenen toch al niet de beste zitplaats, want been- en hoofdruimte zijn niet in overvloed aanwezig. Zeker als je het er voorin royaal van neemt, want een lange bestuurder zal zijn stoel ver richting de achterbank instellen.

Bestuurder en bijrijder hebben overigens geen reden tot klagen, want de zitpositie is prima. Als bestuurder tuur je uit over een heel rustig instrumentarium, dat in de duurdere versies wordt aangevuld met een head-up display. Het bovenop het



dashboard geplaatste scherm is misschien niet zo groot, maar het geeft wel een heldere weergave van onder andere navigatie en multimedia. Bediening gaat niet via een aanraakscherm, maar met de goed reagerende controller op de middenconsole. Het is een verademing dat Mazda vasthoudt aan fysieke knoppen voor heel veel functies, zodat je de focus op de weg houdt en veel op de tast bedient. Het zorgt voor rust aan boord, net als de tijdloze en strakke indeling en kleurstelling van het interieur. Bovendien voelt het geheel solide aan en zorgt de knipoog naar het erfgoed (de Japanners begonnen ooit als kurkfabrikant) middels de kurkelementen in het interieur voor wat kleur. Wij rijden de MX-30 met lichte bekleding, wat het geheel toch al opvrolijkt. De dag erna reden we een MX-30 waar het binnenste in bijna volledig zwart was uitgevoerd en dat maakt de sfeer toch wat stemmiger. Aan het comfort is zeker gedacht, want het blijft goed stil aan boord van de Mazda. Mits je de motor niet al teveel aanspreekt, maar daar komen we zo op.

Comfortabel zijn ook de voorstoelen, die goed zijn te verstellen. De zitting is echter kort, wat de ondersteuning van de bovenbenen bemoeilijkt.

Aan het praktisch gemak is gedacht, want de MX-30 grossier in (al dan niet met kurk afgedekte) bekerhouders en opbergvakjes. Bij de kofferbakruimte merk je wel dat de Mazda vooral als stadsauto in de markt wordt gezet, want een inhoud van 350 liter is niet overdreven. Je moet immers de laadkabel ook nog kwijt.



Een echte Mazda

Bij onze eerste kennismaking met de MX-30 viel al op hoe het Japanse merk de kenmerken van andere Mazda's in het rijgedrag van deze elektrische cross-over wist te verenigen. De auto is net zo direct en betrokken als de overige modellen van de fabrikant. Bij de R-EV is dat niet anders, maar er is wel een groot verschil met de brandstofversies en plug-in hybride die het merk voert. De herintroduceerde wankelmotor wordt weliswaar gevoed met benzine, maar zorgt niet voor de aandrijving. Dat doet een elektromotor, die zijn kracht put uit een 17,8 kWh batterijpakket.

Die batterij wordt weer aangevuld door de stroom die de wankelmotor opwekt, maar je kunt de batterij van de MX-30 R-EV ook met een stekker bijladen. Aan de laadpaal is dat in 50 minuten gepiept, maar je kunt ook 'snelladen' binnen 30 minuten. Of de rotatiemotor nu draait of niet, je rijdt de PHEV altijd als een elektrische auto. Dat betekent een lineaire afgifte van kracht en koppel, wat het rijden met de Mazda heel prettig maakt. Het vermogen is met 170 pk vrij fors, al voelt de MX-30 nooit als een



heel snelle auto.

Het gaat allemaal soepel genoeg, maar de explosieve versnelling die EV's vaak bieden blijft in dit geval uit. Het is juist het gemoedelijke karakter dat het rijden heel aangenaam maakt. Je stuurt lekker direct en krijgt voortdurend door wat de voorwielen van plan zijn. Daarbij blijft de koets mooi in balans en worden oneffenheden goed weggefiltert. Echt een heel fijne allrounder in rijeigenschappen, deze MX-30!



Niet voor iedereen

De drie verschillende rijmodi hebben effect op het verbruik. In Normal zal de auto eerst de volgeladen batterij aanspreken, zodat je het eerste gedeelte van de rit volledig elektrisch rijdt. Nadat de batterij voor 45% leeg is, zal de wankelmotor bijspringen om de stroomtoevoer te bewaken. In Charge staat die motor altijd aan, om een bepaald batterijpercentage dat je zelf instelt op peil te houden. Dat is handig, als je weet dat er nog veel stadskilometers aan zitten te komen waar de elektrokracht het best tot zijn recht komt. In de EV-stand rijdt de R-EV tot zijn laatste snik elektrisch, wat volgens



fabrieksopgave een afstand van 85 kilometer betekent.

Het is jammer dat er geen slimme navigatiesoftware beschikbaar is, die op basis van jouw route zelf de beste rijmodus kiest en de energie het meest efficiënt inzet. Je moet dit nu zelf bepalen, om zo zuinig mogelijk te rijden. In de praktijk hangt het er nog maar vanaf of de MX-30 bij je past. Rijd je vaak minder dan 70 kilometer en kun je veel bijladen, dan komt de auto uit de verf en hoef je de verbrandingsmotor zelden aan te spreken. Voor de incidentele langere rit heb je dan het voordeel dat je niet tussendoor hoeft bij te laden. Op zo'n lange rit zal je wel merken dat het verbruik veel hoger ligt dan bij andere plug-in hybrides. Ga uit van zo'n 1 op 12, wat vrij fors is voor een auto van deze omvang. Als je veel lange ritten maakt, dan is dit niet jouw auto.

Ondanks dat de rijeigenschappen goed bij een kilometervreter passen, worden de eerste kilometers op stroom volledig teniet gedaan door de overige kilometers op brandstof. Bovendien heb je dan langdurig het gezoem van de wankelmotor te verduren, want dat geluid dringt behoorlijk ver door in de cabine. Het valt extra op omdat de auto als EV zo stil blijft en de resonantie van de benzinemotor tot aan de achterzijde lijkt door te zingen.



Benijdenswaardig

Omdat de auto een groot stuk volledig elektrisch kan rijden, valt de BPM-toeslag op de MX-30 R-EV mee. Mazda biedt de auto voor een paar honderd euro meer aan dan de volledig elektrische MX-30 en daar krijg je een veel bruikbaarere auto voor terug. Zakelijke rijders en particuliere kopers genieten echter geen subsidievoordeel, zodat het uiteindelijke vergelijk wel wat verder uiteenloopt.

De plug-in hybride staat vanaf 35.850 euro als Prime Line voor je klaar en voor dat geld krijg je lichtmetalen wielen, parkeersensoren rondom en het multimediascherm met onder andere Apple Carplay. De duurste versie is de gelimiteerde Edition R, die voor 44.450 euro wel zo goed als alle opties biedt. Wij testten de Makoto die voorzien is van een kanteldak en het premium pack, met onder andere Bose audio en adaptieve cruise control. De uiteindelijke prijs van de testauto komt daarmee op ruim 42 mille en voor dat geld zijn veel grotere PHEV's te krijgen.

Je rijdt de MX-30 R-EV niet omdat het de meest efficiënte of beste prijstechnische



keuze is. De auto heeft karakter, rijdt ontzettend goed en verhelpt precies het probleem dat veel mensen met de volledig elektrische versie hebben: je komt er lekker ver mee. Dat je daarvoor een 50 liter tank moet vullen en een aardig zoemende rotatiemotor op de koop toeneemt, vinden we eigenlijk veel minder erg dan dat je in theorie zou denken. Het is geen auto voor het grote publiek, maar de mensen die er uiteindelijk voor gaan, benijden we toch.

Plus

- + Blijft een leuke auto
- + Allemansvriend in rijgedrag
- + Technisch eigenzinnig

Min

- Zoemende wankelmotor
- Alleen zuinig bij korte afstanden